

Motorised handtool e.g. impact drill

Patent Number: DE19600339
Publication date: 1996-12-19
Inventor(s): BINDER ALFRED (DE)
Applicant(s): KRESS ELEKTRIK GMBH & CO (DE)
Requested Patent: ☐ DE19600339
Application Number: DE19961000339 19960108
Priority Number(s): DE19961000339 19960108
IPC Classification: H02K7/116; H02K5/20; H02K9/06; B25D17/00; B25F5/02
EC Classification: B25D17/00, H02K5/20, H02K9/06, B25F5/00F, H02K7/116B
Equivalents:

Abstract

A motorised handtool has two fans to send cooling air past the motor (20) and gearbox (30) down separate channels within the housing, divided by a wall. The fans work independently. The fans are formed by a double fan wheel (40), driven off the motor shaft and lying between the motor and the gearbox. There are separate air inlets and outlets (51 to 54) for the two cooling paths. The cooling channel for the gearbox is directed upon at least one bearing (31) of the box and past a thermally conducting mounting flange.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

BEST AVAILABLE COPY

19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Patentschrift
10 DE 196 00 339 C 1

61 Int. Cl.⁶:
H 02 K 7/116
H 02 K 5/20
H 02 K 9/06
B 25 D 17/00
B 25 F 5/02

21 Aktenzeichen: 196 00 339.3-32
22 Anmeldetag: 8. 1. 96
43 Offenlegungstag: —
45 Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 19. 12. 96

DE 196 00 339 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

73 Patentinhaber:
Kress-Elektrik GmbH & Co Elektromotorenfabrik,
72406 Bisingen, DE

74 Vertreter:
Otte und Kollegen, 71229 Leonberg

72 Erfinder:
Binder, Alfred, 72406 Bisingen, DE

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:
DE-AS 10 06 950

64 Handwerkzeug

57 Um ein Handwerkzeug mit einem Gehäuse, in dem ein Motor, ein diesem nachgeordnetes Getriebe und ein Lüftermittel angeordnet sind, wobei das Lüftermittel Kühlluft durch wenigstens eine Ansaugöffnung im Gehäuse ansaugt, über Motor und Getriebe leitet und über wenigstens eine Ausblasöffnung in dem Gehäuse wieder ausbläst, dahingehend zu verbessern, daß eine möglichst optimale Kühlung von Motor und Getriebe, insbesondere auch eine optimale Kühlung hochbelasteter Getriebekomponenten, erreicht wird, wird vorgeschlagen, daß das Lüftermittel wenigstens zwei Teillüftermittel umfaßt, die jeweils über getrennte Luftkanäle wenigstens den Motor und das Getriebe getrennt und unabhängig voneinander kühlen.

DE 196 00 339 C 1

Die Erfindung betrifft ein Handwerkzeug mit einem Gehäuse, in dem ein Motor, ein diesem nachgeordnetes Getriebe und ein Lüftermittel angeordnet sind, wobei das Lüftermittel Kühlluft durch wenigstens eine Ansaugöffnung in dem Gehäuse ansaugt, über Motor und Getriebe leitet und über wenigstens eine Ausblasöffnung in dem Gehäuse wieder ausbläst.

Ein solches ist bekannt durch die DAS 1 006 950.

Zur Kühlung von Handwerkzeugen, insbesondere Bohrhämmern und Schlagbohrmaschinen, ist es bekannt, Kühlluft über ein einseitig wirkendes Lüfterrad über den Motor anzusaugen. Die Luft wird dabei durch den je nach Arbeitseinsatz belasteten Motor vorgewärmt, wobei die Temperaturen der Kühlluft zwischen 40°C und 100°C variieren können, und zum Teil zur Getriebekühlung über Getriebeteile ausgeblasen.

Nachteilig bei dieser Art der Getriebekühlung ist es jedoch, daß die "Kühlluft" immer durch den betriebswarmen Motor angewärmt wird und hierdurch an dem Getriebe nur noch eine verminderte Kühlleistung erzielt wird.

Des weiteren ist es bekannt, Luft über ein großdimensioniertes Lüfterrad, welches in der Regel an einem Ende des Motors, d. h. an dem Ende der gesamten Anordnung aus Getriebe und Motor, positioniert ist. Auch in diesem Falle ist die Kühlleistung an dem Motor verringert, da die Kühlluft bereits durch das belastete und dadurch erwärmte Getriebe erwärmt wird und sich durch eine solche Anordnung auch große Luftansaugwiderstände ergeben.

Um bei dieser Anordnung noch eine befriedigende Kühlleistung erzielen zu können, muß entweder der Lüfter sehr groß dimensioniert werden, damit noch ein entsprechender Saugkühlstrom erreicht wird, und/oder es muß der Motor so groß dimensioniert werden, daß durch den bei dieser Anordnung erzeugten Kühlstrom noch eine ausreichende Kühlung des Motors gewährleistet ist.

Ein weiterer Nachteil besteht darin, daß die Getriebeansaugöffnung meistens nahe des (Bohr)Werkzeugs angeordnet ist, so daß beim Betrieb des Handwerkzeugs entstehende Staubpartikel durch den ganzen Motor gesaugt werden und so den Motor beschädigen können.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, ein Handwerkzeug der gattungsgemäßen Art derart zu verbessern, daß eine möglichst optimale Kühlung von Motor und Getriebe, insbesondere auch eine optimale Kühlung hochbelasteter Getriebekomponenten, erreicht wird.

Diese Aufgabe wird bei einem Handwerkzeug der eingangs beschriebenen Art erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß das Lüftermittel wenigstens zwei Teillüftermittel umfaßt, die jeweils über getrennte Luftkanäle wenigstens den Motor und das Getriebe getrennt und unabhängig voneinander kühlen.

Die unabhängige und getrennt voneinander vorgenommene Kühlung von Motor und Getriebe durch die beiden Teillüftermittel hat den großen Vorteil, daß zwei getrennte Kühlluftströme jeweils für Motor und Getriebe vorhanden sind, so daß der Kühlluftstrom zur Kühlung des Motors nicht durch das erwärmte Getriebe aufgewärmt wird und umgekehrt der Kühlluftstrom zur Kühlung des Getriebes nicht durch den belasteten Motor aufgewärmt wird. Hierdurch wird eine optimale Kühlung des Motors und des Getriebes erreicht.

Grundsätzlich können die unterschiedlichsten Lüftermittel zum Einsatz kommen. Vorzugsweise ist bei der

erfindungsgemäßen Lösung das Lüftermittel jedoch ein Doppellüfterrad, dessen beide Teillüftermittel jeweils ein dem Getriebe und dem Motor zugewandtes Lüfterrad sind. Hierdurch kann mit einem einzigen Bauteil auf einfache und damit kostengünstige Weise jeweils ein getrennter Kühlluftstrom für Motor und Getriebe erreicht werden.

Das Doppellüfterrad ist dabei vorteilhafterweise zwischen dem Motor und dem Getriebe angeordnet.

Vorteilhafterweise sind die Ansaug- und die Ausblasöffnungen voneinander getrennt. Hierdurch läßt sich eine vollständige Trennung der beiden Kühlkreisläufe jeweils für Motor und Getriebe erzielen, so daß es zu keinerlei unerwünschter "Vermischung" der beiden Kühlluftströme durch Turbulenzen u. dgl. und dadurch bei unterschiedlichen Betriebstemperaturen von Motor und Getriebe gegebenenfalls zu einer Erwärmung jeweils eines Kühlluftstromes durch den anderen kommen kann.

Insbesondere um eine besonders effektive Kühlung des Motors und des Getriebes zu erzielen, führen ein zur Motorkühlung vorgesehener erster Luftkanal direkt über den Motor und ein zur Getriebekühlung vorgesehener zweiter Luftkanal direkt über das Getriebe.

Dabei ist zur unmittelbaren Kühlung der Getriebelagerung der zweite Luftkanal vorteilhafterweise so angeordnet, daß der Kühlluftstrom an wenigstens einem die Lager aufnehmenden, gut wärmeleitenden, vorzugsweise aus Metall bestehenden Aufnahmevlansch vorbeiführt und auf wenigstens ein Lager der Getriebewelle gerichtet ist.

Grundsätzlich könnte auf Trennwände zwischen dem ersten und dem zweiten Luftkanal im Gehäuse verzichtet werden, da die beiden Kühlluftströme durch das Doppellüfterrad an sich schon getrennt in dem Gehäuse bewegt werden. Um eine besonders effektive Kühlung von Motor und Getriebe zu erzielen ist es aber von Vorteil, die beiden Kühlkreisläufe durch in dem Gehäuse angeordnete Trennwände vollständig voneinander zu trennen sind.

Von besonders großem Vorteil ist es, daß die Ansaugöffnungen direkt dem Doppellüfterrad gegenüberliegen. Hierdurch wird nicht nur eine äußerst wirkungsvolle Ansaugung der Kühlluft erreicht, sondern es ist insbesondere auch sichergestellt, daß keine Verunreinigung sowohl in den Motor als auch in das Getriebe gelangt, die bei der Arbeit mit dem Handwerkzeug entsteht, da die Ansaugöffnungen hinreichend weit von dem Werkzeug entfernt sind. So wird beispielsweise im Falle eines Bohrhammers oder einer Schlagbohrmaschine wirkungsvoll das Ansaugen von beim Bohren entstehenden Staub, Spänen u. dgl. verhindert.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung sind Gegenstand der nachfolgenden Beschreibung sowie der zeichnerischen Darstellung eines Ausführungsbeispiels.

In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 eine teilweise weggebrochene und geschnittene Darstellung eines Gehäuses eines erfindungsgemäßen Handwerkzeugs;

Fig. 2 die Seitenansicht eines Gehäuses eines erfindungsgemäßen Handwerkzeugs;

Fig. 3 eine Schnittdarstellung entlang der Linie III-III der Fig. 1;

Fig. 4 eine Schnittdarstellung entlang der Linie IV-IV der Fig. 1;

Fig. 5 eine Schnittdarstellung entlang der Linie V-V der Fig. 1 und

Fig. 6 Seitenansichten eines Doppellüfterrads sowie

schematisch den durch das Doppellüfterrad erzeugten Luftstrom.

Ein Ausführungsbeispiel eines Handwerkszeugs ist in den Figuren exemplarisch in Form eines Bohrhammers dargestellt. Es versteht sich, daß die Erfindung jedoch nicht auf einen Bohrhammer beschränkt ist, sondern vielmehr bei jeglicher Art von Handwerkzeug eingesetzt werden kann.

Wie aus Fig. 1 hervorgeht, umfaßt ein Bohrhammer 10 ein Gehäuse 11, in dem ein Motor 20 sowie ein diesem nachgeschaltetes Getriebe 30 angeordnet sind. Sowohl der Motor 20 als auch das Getriebe 30 erzeugen beim Betrieb des Bohrhammers 10 Wärme, die abgeleitet werden muß, um eine Überlastung des Motors und/oder des Getriebes, insbesondere eine Überlastung der Motor- und/oder Getriebelager und weiterer Gleitstellen, die beispielsweise durch einen aufgrund der Wärme erzeugten Schmierfilmbriß entstehen kann, zu vermeiden.

Zwischen dem Motor 20 und dem Getriebe 30 ist ein Doppellüfterrad 40 angeordnet, welches insbesondere einstückig miteinander verbundene Lüfterräder 41, 42 umfaßt (vergl. Fig. 6). Dieses Doppellüfterrad 40 wird durch die Ausgangswelle 21 des Motors in Rotation versetzt und erzeugt dadurch einen Kühlluftstrom, wie er schematisch in Fig. 6 anhand der Pfeile A für den motorseitigen Luftstrom und B für den getriebeseitigen Luftstrom dargestellt ist.

Wie aus Fig. 1 und 2 hervorgeht, sind in dem Gehäuse 11 Ansaugöffnungen 51 zur Ansaugung des zur Motorkühlung verwendeten Kühlluftstromes A sowie Ansaugöffnungen 52 zur Ansaugung des zur Getriebekühlung verwendeten Kühlluftstromes B vorgesehen. Des weiteren sind in dem Gehäuse Ausblasöffnungen 53, 54 vorgesehen, durch die jeweils der zur Motorkühlung verwendete Kühlluftstrom A und der zur Getriebekühlung verwendete Kühlluftstrom B ausgeblasen werden.

Die Kühlluftführung in dem Gehäuse 11 ist insbesondere in den Fig. 1 bis 5 veranschaulicht. Wie aus Fig. 1 hervorgeht, erzeugt das dem Motor 20 zugewandte Lüfterrad 42 den Kühlluftstrom A, der nach Ansaugen durch die Öffnungen 51 über den Motor 20 geführt wird und sodann durch die Ausblasöffnung 54 wieder ausgeblasen wird.

Das dem Getriebe 30 zugewandte Lüfterrad 41 des Doppellüfters 40 erzeugt den Kühlluftstrom B, der durch die Ansaugöffnung 52 angesaugt, über das Getriebe 30 geleitet und durch die Ausblasöffnung 53 wieder ausgeblasen wird.

Wie aus Fig. 1, 3 und 5 zu ersehen ist, ist der zweite Luftkanal so angeordnet, daß der Kühlluftstrom B darüber hinaus an einem die Lager aufnehmenden, gut wärmeleitenden, vorzugsweise aus Aluminium bestehenden Aufnahmeflansch vorbeigeführt wird und auf wenigstens ein Lager 31 einer Getriebewelle 32 gerichtet ist, wodurch eine besonders effektive Kühlung dieses Getriebewellenlagers 31 erzielt wird.

Besonders vorteilhaft ist es, wenn der erste Lüftungskanal von dem zweiten Lüftungskanal durch in dem Gehäuse abgetrennte Trennwände (nicht dargestellt) vollständig getrennt ist, so daß eine Vermischung der beiden, gewöhnlich unterschiedliche Temperaturen aufweisenden Kühlluftströme und hierdurch die Angleichung auf eine Mischungstemperatur der beiden Kühlluftströme verhindert wird.

Der große Vorteil oben beschriebenen Handwerkszeugs besteht darin, daß mit einem einzigen Doppellüfter 40 zwei getrennte Kühlluftkreisläufe in dem Gehä-

se 11 zur getrennten Kühlung von Motor 20 und Getriebe 30 auf einfache und kostengünstige Weise ermöglicht wird.

Patentansprüche

1. Handwerkzeug mit einem Gehäuse, in dem ein Motor, ein diesem nachgeordnetes Getriebe und ein Lüftermittel angeordnet sind, wobei das Lüftermittel Kühlluft durch wenigstens eine Ansaugöffnung in dem Gehäuse ansaugt, über Motor und Getriebe leitet und über wenigstens eine Ausblasöffnung in dem Gehäuse wieder ausbläst, dadurch gekennzeichnet, daß das Lüftermittel wenigstens zwei Teillüftermittel umfaßt, die jeweils über getrennte Luftkanäle wenigstens den Motor (20) und das Getriebe (30) getrennt und unabhängig voneinander kühlen.

2. Handwerkzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Lüftermittel ein Doppellüfterrad (40) ist, dessen beide Teillüftermittel jeweils ein dem Getriebe (30) und dem Motor (20) zugewandtes Lüfterrad (41, 42) sind.

3. Handwerkzeug nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Doppellüfterrad (40) zwischen dem Motor (20) und dem Getriebe (30) angeordnet und von der Motorwelle (21) angetrieben wird.

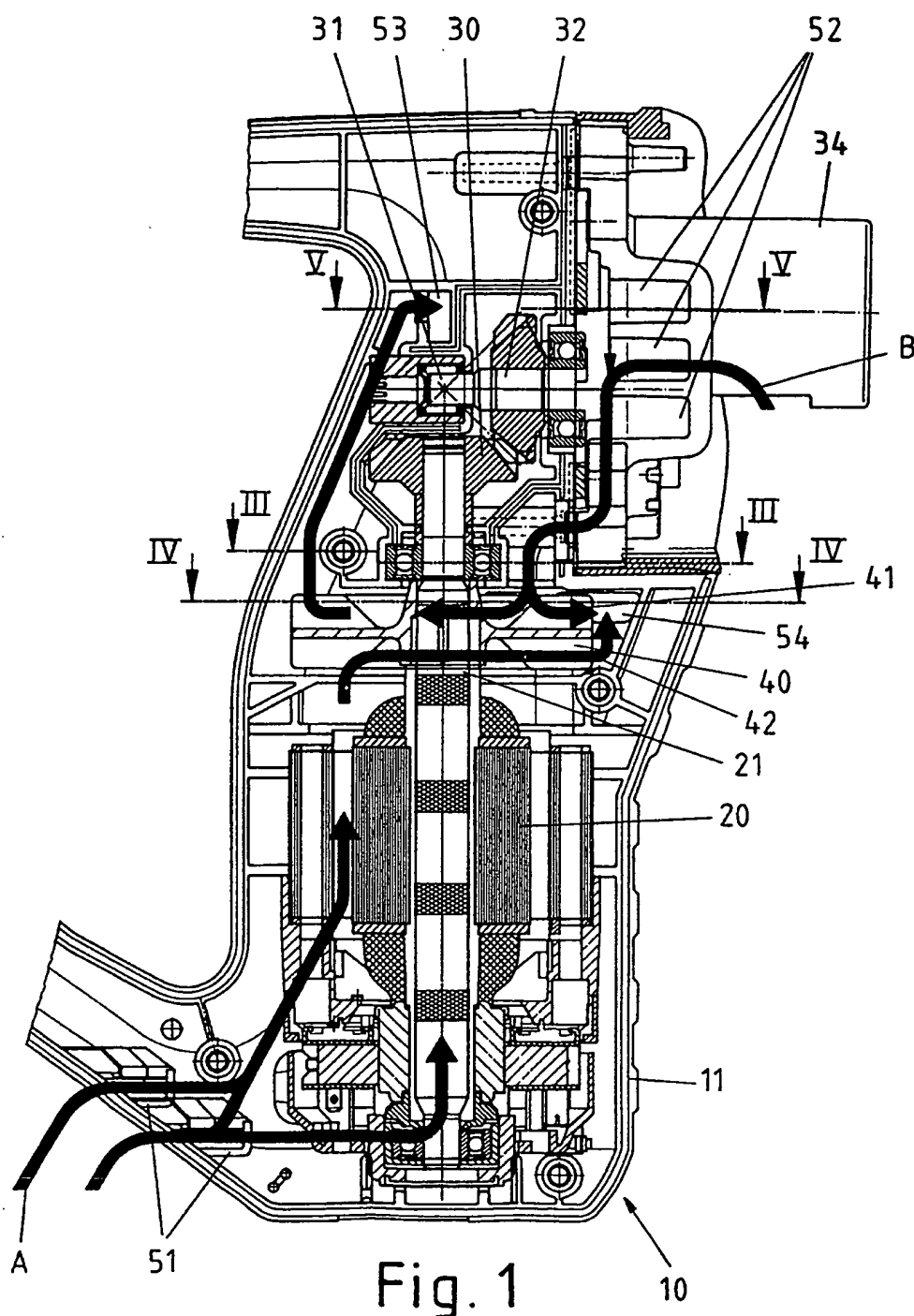
4. Handwerkzeug nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß zur getrennten Kühlung von Motor (20) und Getriebe (30) in dem Gehäuse (11) jeweils getrennte Ansaug- und Ausblasöffnungen (51, 52; 53, 54) angeordnet sind.

5. Handwerkzeug nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß ein zur Motorkühlung vorgesehener erster Luftkanal über den Motor (20) und ein zur Getriebekühlung vorgesehener zweiter Luftkanal über das Getriebe (30) führt.

6. Handwerkzeug nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Luftkanal so angeordnet ist, daß der Kühlluftstrom (B) an wenigstens einem die Lager aufnehmenden, gut wärmeleitenden, vorzugsweise aus Metall bestehenden Aufnahmeflansch (34) vorbeigeführt wird und auf wenigstens ein Lager (31) der Getriebewelle (32) gerichtet ist.

7. Handwerkzeug nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Luftkanal von dem zweiten Luftkanal durch in dem Gehäuse (11) angeordnete Trennwände vollständig getrennt ist.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen



BEST AVAILABLE COPY

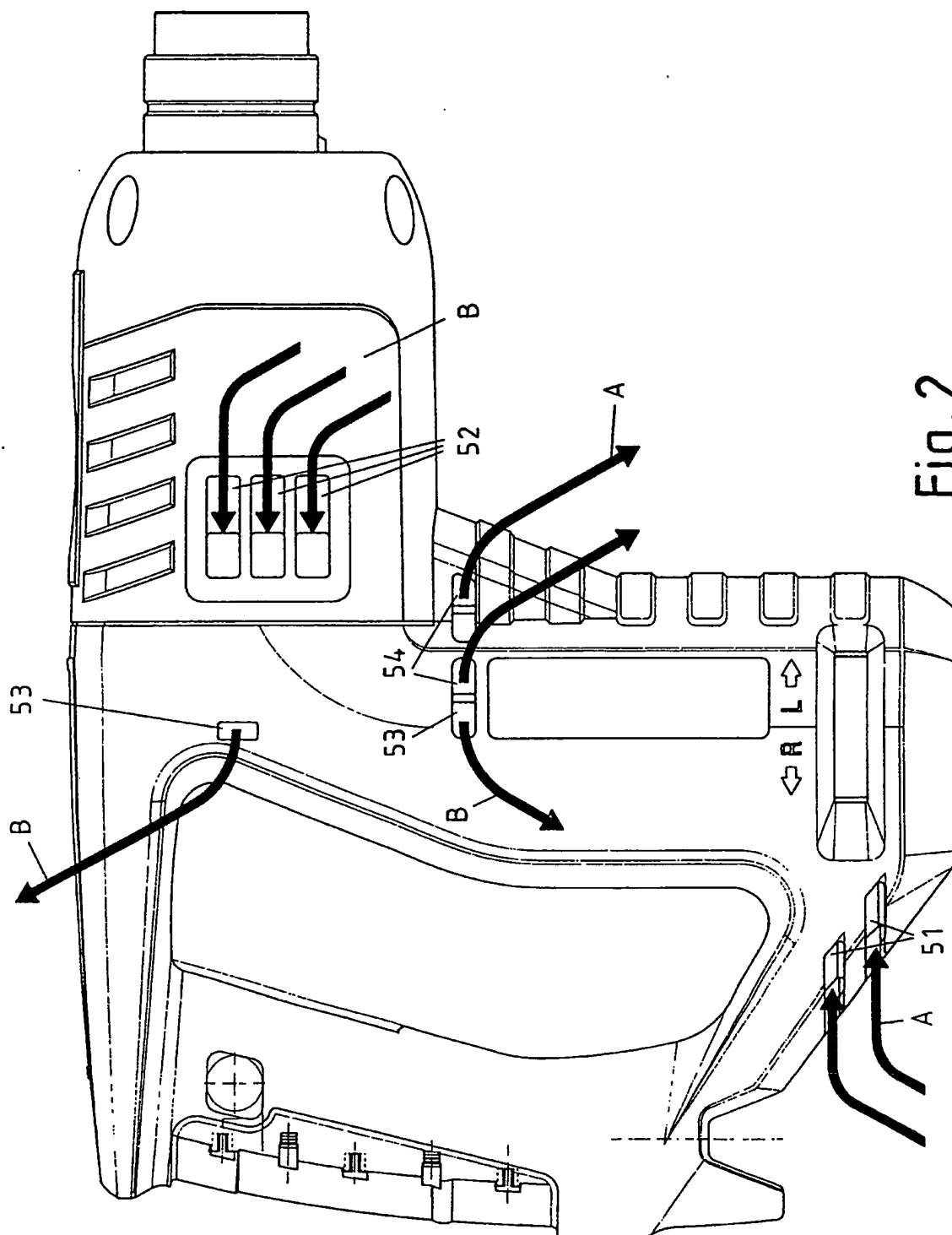


Fig. 2

BEST AVAILABLE COPY

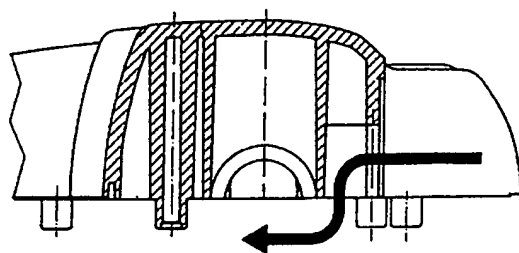


Fig. 3

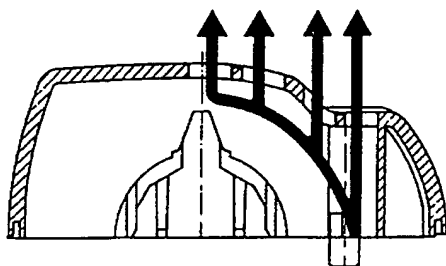


Fig. 4

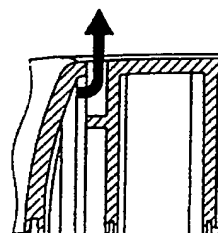


Fig. 5

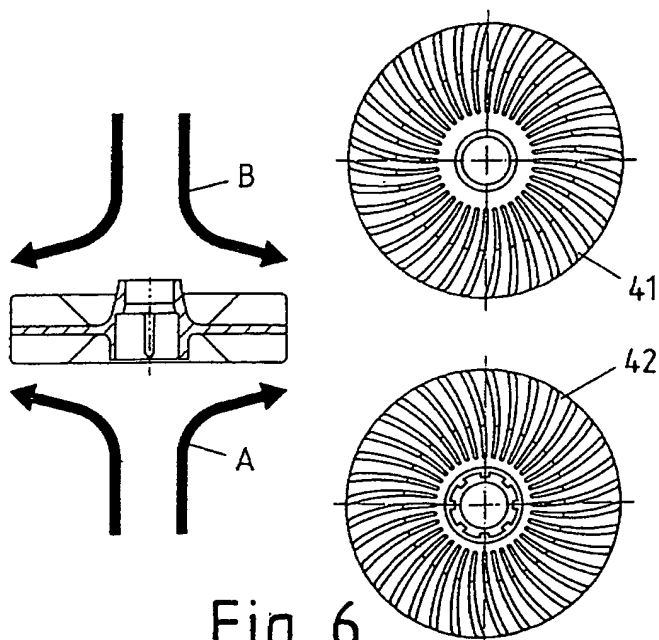


Fig. 6